மதிப்பிற்குரிய திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : உறுப்பினர்கள் தங்கும் புதிய விடுதி கட்டும் வேலை துரிதமாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. இவ்வேலை இவ்வாண்டு இறுதிக்குள் முடியுமென்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. ஜூன் மாதம் 30-ம் தேதிக்குள் இக்கட்டிடத்தின் தென் பகுதியில் சுமார் 65 அறைகள் கட்டி முடித்துவிட முடியுமென்று நம்புகிறோம்.

திரு. முனு ஆதி : அன்டை மாநிலத்தில் சட்ட மன்றம் நடக்கிறட போது உறுப்பினர்களுக்கு விடுதிகள் அறைக்கான கட்டணம் வசூலிப்பதில்லை. அந்த நிலையை நம்முடைய அரசாங்கமும் கடைப்பிடிக்குமா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இப்போது இல்லை; இனிமேல் அது பரிசீலிக்கப்படலாம்.

திரு. கே. பி. எஸ். மணி : இந்தப் புதிய ஹாஸ்டல் கட்டடத்தில் ஒவ்வொரு ரூமுக்கும் ஃபோன் வசதி, மெம்பர்களுடைய கார்கள் தங்குவதற்கான ஷெட்டுகள் வசதி ஆகியவற்றையும் இதிலே அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : நிதி வசதி இடம் கொடுக்குமானல் செய்யலாம். போகப் போக பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : இந்தப் புதிய கட்டடத்தில் எத்தனை அங்கத்தினர்கள் தங்கத்தக்க அளவுக்கு அறைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இந்தப் புதிய கட்டடத்தில், தனி அறைகள் 172, இரண்டு பேர் தங்கக் கூடிய அறைகள் 28, சைவ உணவு சாப்பிடுவதற்கு ஒரு இடம், அசைவ உணவு சாப்பிடுவதற்கு ஒரு இடம், லிப்டுகள் 4, விருந்தினர் தங்கும் அறைகள் 3, காரேஜஸ் 16, நூல்நிலையம் 1, லாண்டரிக்கு 1, சலூனுக்கு 1—என்ற வகையில் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

Nationalisation of bus transport.

* 12 Q.—THIRU. K. VINAYAKAM :
THIRU. V. K. KOTHANDARAMAN :
THIRU. K. CHEEMAICHAMY : } Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to nationalise the bus transport in the State;

(b) if so, how is it proposed to be implemented; and

(c) in what stages?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : (அ & இ) சென்னை மாநகரின் பஸ் போக்குவரத்தும் வெளியூர்ப் பகுதிகளில் ஒருசில பஸ் வழித் தடங்களும் (route) ஏற்கெனவே தேசியமயமாக்கப் பட்டுள்ளன. இம்மாநிலத்தில் பஸ் போக்குவரத்தை மேலும் தேசியமயமாக்குவது பற்றித் தொடர்ந்து பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வந்திருக்கிறது; இப்போதும் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

[1967 மார்ச் 30

திரு. கே. விநாயகம் : அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற பஸ் போக்குவரத்துது துரையிலே பெரும்பாலும் அதிக நஷ்டம் ஏற்பட்டிருப்பதால் மாகாணத்தில் இருக்கிற பஸ்களை எல்லாம் எடுத்து நடத்தும்போது மேலும் அதிக நஷ்டம் ஏற்படும் என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அது அரசாங்கத்திற்குத் தெரிந்திருந்தால் இந்த முயற்சியைக் கைவிடுவதற்கு முயற்சிப்பார்களா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : சென்னை நகரில் பஸ் துறையில் ஏற்படக் கூடிய நஷ்டம் வெளியூர் பஸ்களின் மூலம் ஈடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, வெளியூரில் அதிகமான பஸ்களை எடுக்கிற நேரத்தில் இன்னும் லாபம் அதிகமாக வர முடியும்.

திரு. நா. காசிராமன் : விபத்துக்கள் ஏற்படும்போது தனியார் துறையில் விபத்துக்குரிய நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதோடு தனியார் துறை பஸ்களை இன்ஷூரன்சும் செய்யப்பட வேண்டுமென்று கட்டாயத்தின் பேரில் நஷ்ட ஈடு பெற்று அளிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு சர்க்கார் பஸ் துறையில் இன்ஷூரன்ஸ் செய்து அதற்கேற்ப நஷ்ட ஈடும் அளிக்கப்படுகிறதா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : நஷ்ட ஈடுகள் அளிக்கப்படுகின்றன.

திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி : அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில் இந்திய அரசாங்கத்தாரால் எவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: 1965--66 வரை கணக்கு இருக்கிறது.—

1962-63-ம் ஆண்டில்—12.42 லட்சம் லாபம்.

1963–64-ம் ஆண்டில்—28·09 லட்சம் நஷ்டம்.

1964–65-ம் ஆண்டில்—18·24 லட்சம் நஷ்டம்.

1965–66-ம் ஆண்டில்—28·93 லட்சம் நஷ்டம்.

அதற்கு மேல் உள்ள கணக்குகள் இல்லை.

திரு. எ. பாலசுப்பிரமணியம் : இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட இறுதிக்குள் இந்தியா முழுவதும் பஸ் போக்குவரத்தைத் தேசீய மயமாக்கிவிட வேண்டுமென்று டெல்லியில் உள்ள காங்கிரஸ் அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருந்தது இந்த அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறதா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: அதற்கான முயற்சியாக 1947–48-ம் ஆண்டிலே சென்னை மாநிலத்திலே தேசீய மயமாக்குவதற்கான கொள்கை ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது. அந்த வழியில் திட்டங்கள் தீட்டப்பட்டன. என்ன காரணத்தாலோ முடக்கி வைக்கப்பட்டன. இப்போது மறுபடியும் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு அந்த வேலை தீவிரப்படுத்தப்படும் என்ற என்னுடைய நம்பிக்கையைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1967 மார்ச் 30]

திரு. க. இராமமூர்த்தி: நம்முடைய அரசாங்கம் பஸ் போக்கு வரத்துத் துறையைத் தேசிய மயமாக்குவதில் தீவிரமான அக்கறை செலுத்துவதால், தனியார் துறைக்குக் கொடுக்கப்படுகிற புதிய பஸ் ரூட்களைக் கொடுக்காமல் நிறுத்தி அரசாங்கமே நடத்துவதற்கு வழி வகைகளை வகுக்குமா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணுநிதி: அதை எப்படி எப்படிச் செய்ய வேண்டுமென்று யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். பிறகு அது பற்றி யோசிக்கப்படும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: கள்ளக்கடத்தலுக்கு பிரதான காரணமாகவும் உதவியாகவும் இருப்பது லாரி டிரான்ஸ்போர்ட் என்பது கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே, அதையும் உடனடியாக இதனுடன் சேர்த்து தேசிய மயமாக்கு வதன் மூலம் கள்ளக்கடத்தலைத் தடுக்க முடியும் என்பதால் அதைப் பற்றியும் சர்க்கார் ஆலோசிக்குமா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணுநிதி: இந்தக் கேள்வியில் அது அடங்கவில்லை.

திரு. சி. கிருஷ்ணமூர்த்தி: பஸ்ஸை தேசியமயமாக்குகின்ற நேரத்தில் குறைந்தபட்சம் இத்தனை பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு விதிவிலக்கு கொடுக்க வேண்டுமென்ற திட்டம் உண்டா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணுநிதி: திட்டம் யோசிக்கின்ற நிலையில் இருக்கிறது. பிறகுதான் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. நா. காசிராமன்: தனியார் துறையில் விடப்படும் பஸ் களுக்குக் கொடுக்கப்படும் அளவுக்கு மீறிய அளவுக்கு பாசஞ்சர்களை ஏற்றினுல் குற்றம் என்று கருதப்படுகிறது. அரசாங்க பஸ்களிலும் அது குற்றம் என்று கருதப்படுகிறதா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணுநிதி: தவறு எங்கு நடந்தாலும் கண்டிக்கப்படும்.

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி: சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ்களில் நஷ்டம் காட்டப்பட்டிருப்பதை வைத்து இந்த அரசாங்கம் தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையை விட்டு விட உத்தேசமுண்டா என்று திரு. விநயகம் அவர்கள் கேட்டார்கள். இந்த நஷ்டம் நிர்வாகத் தவறினுல் ஏற்பட்டதுதான் என்பது தனியாருக்கு லாபம் கிடைப்ப திலிருந்து தெரிய வருகிறது. ஆகவே, படிப்படியாக தேசிய மயமாக்கும் காரியத்தில் இந்த அரசாங்கம் ஈடுபடுமா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணுநிதி: படிப்படியாக, நிச்சய மாக, உறுதியாக ஈடுபடும்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர்: இப்போது நடக்கின்ற அரசாங்கத் துறை பஸ்களில் ஏற்படுகின்ற நஷ்டங்களைச் சரிக் கட்டிய பிறகு மேற்கொண்டு தனியார் துறையில் உள்ளதை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள முன்வருமா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணுநிதி: மேலும் அதிக பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளுகிற காரணத்தால் நஷ்டத்தை ஈடு செய்யலாம் என்ற நம்பிக்கை இருக்கிறது.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற தனிப்பட்ட பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் எவ்வளவு பேர்? அவர்களில் நீண்ட தூர பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் எவ்வளவு பேர்?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : தனிப்பட்ட பஸ் ஆப்பரேட்டர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 1,760. அதிலே—

120 மைலுக்குக் கூடுதலாக உள்ளவர்கள்	16
100-ல் இருந்து 120 மைல் வரை	41
75 மைல் இருந்து 100 மைல் வரை	187
76 மைலுக்குக் குறைவாக	1,244
டவுன் ரூட்ஸ்	272

ஆக 1,760.

திரு. சி. கோவிந்தராஜன் : சென்னை நகரத்தில் இருந்து வெகு தூரத்திலுள்ள எண்ணூர் போன்ற இடங்களில் தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன. பாரி கம்பெனி போன்ற தனிப்பட்ட தொழிலதிபர்கள் அங்கு இரவு வேலைக்குப் போகக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு வசதியாக பஸ்களை விடுவதில்லை. ஆகவே, அரசாங்க பஸ்களை எண்ணூர் வரை விஸ்தரித்து இரவு நேரங்களிலும் அவர்களுக்கு பஸ் வசதி ஏற்படுவதற்கான வழிகளைச் செய்வார்களா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : பரிசீலித்து ஆவன செய்யப்படும்.

திரு. ஆர். நாகசுந்தரம் : இந்த அரசாங்கம் பதவியேற்று ஒரு மாத காலத்திற்குள்ளாகவே துணிச்சலாக பஸ் கட்டணத்தைக் குறைத்ததே; அதைப் பற்றி எதிர்க்கட்சி அங்கத்தினர்கள் யாராவது பாராட்டியிருக்கிறார்களா?

(பதில் இல்லை)

திரு. நா. காசிராமன் : சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொள்ளும் நேரத்தில் தனியார் சர்வீஸ்களில் உள்ள தொழிலாளர்களை வேலையில் எடுத்துக் கொள்ளவும், அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் சகல வசதிகளுடன் கண்டினுவன்ஸ் ஆஃப் சர்வீஸுடனும் அவர்களை வேலையில் எடுத்துக் கொள்ளும் உத்தேசமுண்டா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : திட்டத்தை நிறைவேற்றும் போது அதில் ஏற்படுகிற கேடுபாடுகள் பற்றி பிறகுதான் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. பெ. மலைச்சாமி : மாவட்டம் மாவட்டமாக பஸ்களை தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை அரசு மேற்கொள்ளுமா?

மு.ப. 9-30

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : அப்படி ஒன்றும் இப்போது உத்தேசமில்லை.

THIRU T. MARTIN : Mr. Speaker, Sir, having been informed by the Hon. Minister for Transport in this House that nationalisation of bus transport will be done step by step and that too definitely, may I request the Minister to state whether the first step in the nationalisation of bus transport has been taken so far and, if not taken, when the first step will be taken by him?

1967, மார்ச் 30]

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: உரிய சமயத்தில் அறிவிக்கவேண்டிய நோத்தில் அறிவிக்கப்படும்.

திரு. கா. வேழவேந்தன்: அமைச்சர் அவர்கள் பஸ்களை தேசிய மயமாக்குவது பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். அப்படி தனியார் துறை பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதில் ஆகும் உத்தேசச் செலவைக் குறிப்பிடமுடியுமா? அப்படியானால் மத்திய அரசாங்கம் இந்தத் திட்டத்திற்கு வேண்டிய செலவினங்களுக்கு ஓரளவு அதை ஏற்ப தற்கு மான்யம் வழங்குமா என்பதற்கு ஏதாவது விவரங்கள் உண்டா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: அதுபற்றிய விவரங்கள் எதுவுமில்லை. அதுபற்றி யோசித்த பிறகுதான் எதுவும் அறிவிக்கப் படும்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி: சென்ற ஆண்டு தனியார் பஸ்களில் கூட்டப்பட்ட கட்டணத்தைக் குறைக்க உத்தேசமுண்டா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: இந்தக் கேள்வியில் அது எழவில்லை.

திரு. க. மு. ராஜகோபால்: பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டு மென்ற நிர்ப்பந்தம் வந்தால் இனிமேல் கொடுக்க வேண்டிய ரூட்களை தனியார்களுக்கு கொடுக்காமல் இருக்கமுடியுமா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: எல்லாம் சீர்தூக்கிப் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. கே. போஜன்: கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பஸ் துறையில் 1962–63-ம் ஆண்டில் லாபமும் மற்ற மூன்றாண்டுகளில் நஷ்டமும் ஏற்பட்டிருப்பதாகவும் கூறினார்கள். பிந்திய மூன்றாண்டுகளில் நஷ்டம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் என்ன என்பதைக் கண்டு பிடித்து இந்த சபைக்கு தெரிவிப்பார்களா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: பிரயாணிகள் வசதி நிதி, தேய்மான நிதி, வளர்ச்சி நிதி, தொழிலாளர்கள் வீட்டு வசதி நிதி ஆகியவற்றிற்கு வழங்கிய தொகை காரணமாக நஷ்டம் ஏற்பட் டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. தேய்மான நிதி, வளர்ச்சி நிதி இவற்றால் எப்படி எப்படி நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை நிர்வாகத் துறையை கலந்த பிறகு அதுபற்றி முடிவு செய்யப்படும்.

திரு. ந. வீராசாமி: பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்படுகிற நேரத் தில் கூட்டுறவு துறையில் பஸ் தொழிலை நடத்துகிறவர்களுக்கு விதி விலக்கு அளிக்கப்படுமா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: அவை எல்லாம் யோசிக்கப் படும்.

திரு ஏ. ஆர். பெருமாள்: படிப்படியாக தேசியமயமாக்குவதற்கு உத்தேசம் என்றால் படிப்படியாக அரசாங்கத்திற்கு எவ்வளவு வருமானம் வரும் என்று திட்டவட்டமாக உத்தேசிக்கப்படுகிறது? எவ்வளவு வருமானம் வரும் என்று அனுமானமாகவாவது உத்தேசிக்கப்படுகிறது?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : அவற்றை எல்லாம் இப்போது சொல்வதற்கில்லை.

திரு. கே. விநயகம் : நம் மாநிலத்தில் தனிப்பட்டவர்களின் பஸ்களின் எண்ணிக்கை 6,000 இருக்கிறது. இந்த 6,000 பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொண்டு நஷ்டயீடு கொடுத்த பிறகு அவற்றை செவ்வனே நடத்தவேண்டும். அதற்கு வேண்டிய வொர்க்ஷாப்ஸ் இவற்றை எல்லாம் செய்யவேண்டுமென்றால் முன்பு இருந்த சர்க்கார் கணக்குப்படி 1,000 கோடி ரூபாய் செலவாகிறது என்று சொல்லி அதிலிருந்து வருகிற வருமானமும் நமக்குப் போய் விடுகிறது என்று தெரிந்துகொண்ட பிறகுதான் இதை கொஞ்சம் காலதாமதப்படுத்தியிருப்பது என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அப்படியில்லை, துணிச்சலாகச் செய்வோம் என்ற முடிவிற்கு வந்தால் அதில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் எல்லோரையும் அழைத்து அவர்கள் யோசனைகளையும் கேட்டு அதன் பிறகு இத்துணிச்சலான காரியத்தில் இறங்குமா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : இந்தக் கேள்வி மூலம், இதை எப்படிச் செய்யப்போகிறோம் என்பதை முன்கூட்டியே தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறார்களென்று நினைக்கிறேன். தனியார் துறை பஸ்கள் 5,462 இருக்கின்றன. சர்க்கார் 1—1—1967 வரையில் எடுத்துக்கொண்ட பஸ்கள் 1,356. அதில் சென்னையில் ஓடுபவை 1,020. கன்னியாகுமரில் ஓடுபவை 167. நீண்டதூர பஸ்கள், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் 169. இவ்வளவு குறைந்த அளவிற்குத் தான் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே உடனடியாக 5,462 பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதா அல்லது படிப் படியாகவா என்பதுபற்றி உறுப்பினர் சிந்திக்கவேண்டும்.

திரு. ஆ. கு. மூர்த்தி : தனியார் துறையில் பணியாற்றுகிற பஸ் கண்டக்டர்கள், ட்ரைவர்கள் இவர்களை பஸ் முதலாளிகள் வேண்டுமென்றால் வைத்துக்கொள்கிறார்கள். தேவையில்லை என்றால் தள்ளி விடுகிறார்கள். அதனால் அவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அவர்களின் குறைகளை நீக்குவதற்கு சர்க்காருக்கு உத்தேசமுண்டா ?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : இந்தக் கேள்வி முதல் கேள்வியோடு தொடர்பு கொண்டதல்ல.

திரு. ஆர். கருப்பையா : தனியார் துறை பஸ்களை தேசியமயமாக்கும்போது அவ்வளவு பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ளுமா? இல்லை, நஷ்டஈடாக பணத்தைத்தான் கொடுக்குமா?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி : எப்படி எப்படிச் செய்வது என்பது பிறகு கலந்து ஆலோசிக்கப்படும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : படிப்படியாக பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளப் போவதாக சொல்வதை நான் பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்தில் எவ்வளவு மைல்களுக்கு

1967 மார்ச் 30]

மேற்கொண்டு முதல்படியாக எடுக்க உத்தேசம்? அதேபோல் படிப்படியாக எடுக்கப்போவதாக சொல்வதுபோல் சர்க்கார் படிப் படியாக பணத்தையும் கொடுப்பதற்கான ஏற்பாட்டைச் செய்வ தற்கு உத்தேசமுண்டா? இருபது வருடத் தவணையில்?

மதிப்பிற்குரிய திரு. மு. கருணாநிதி: இவைகள் எல்லாம் பரிசீலனையில் இருப்பதாக முன்பே சொன்னேன்.

THIRU. K. VINAYAKAM: In view of the gravity of this subject and the unusual national interest which this subject has evoked, will the Speaker be pleased to set apart a half-hour debate over this issue?

MR. SPEAKER: I hold that sufficiently large number of supplementary questions have been allowed under this question. We have actually devoted more than twenty-three minutes to this question. We have had nearly a half-hour discussion. I regret I am unable to grant the request.

THIRU. K. VINAYAKAM: One hour is set apart for question time. We have yet got twenty-five minutes. That time can be profitably utilised for this.

MR. SPEAKER: Under Rule 38(2) of the Assembly Rules 'if a sufficient or reasonable number of supplementary questions has already been put in respect of the same question, the Speaker may disallow any supplementary question'. Under that rule I hold that a sufficient number of supplementary questions have already been allowed.

THIRU. K. VINAYAKAM: On a point of personal explanation. I was raising my hand so as to attract your attention to put some more questions. I would like to say that your eye is the most elusive object that God has ever created on the face of the earth. It is very difficult to catch your eye. I tried my best to catch your eye, but it refuses to be caught by me. In view of that only. I asked for a half-hour debate. If the House is pleased to set apart the time, the Speaker also could have been more gracious.

MR. SPEAKER: The hon. Member Vinayakam mentioned very rightly that the Speaker's eye is elusive. The Speaker's eye is bound to be elusive.

இத்துடன் வினுக்கள், விடைகள் முடிவடைந்தன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் நட்சத்திரக்குறி (*) இடப்பட்டிருந்தால், அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரி பார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

உணவுப் பங்கீட்டில் குடும்பக் கார்டு முறை

மதிப்பிற்குரிய பேரவைத் தலைவர்: திரு. சோ. அழகர்சாமி அவர்கள் ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொண்டு வந்திருக்கிறார் கள்.